

CORSA NOVA TUNING

Home

- Algemene ombouw tips
- Updates
- Downloads
- Projecten
 - Corsa B C20NE Eaton M64
 - Micha's Corsa A c20xe ITB's
 - Eljan's Corsa A 11 sec project
 - Elmars Corsa B C20xe From Letland
- Corsa A
 - Ombouw naar 1.6 8v
 - Ombouw naar 2.0 8v
 - Ombouw naar 2.0 16v
- Corsa B
 - Ombouw naar 2.0 8v met F13/ F15 bak
 - Ombouw naar 2.0 8v
 - Ombouw naar 2.0 16v
- Tuning Corsa A
 - Optimaliseren 1.6 8v
 - Gasklephuis
 - Folien van ramen
- Tuning Corsa B
- Tuning 2.0 motoren
 - Tuning 2.0 8v
 - Tuning 2.0 16v
 - Koppakking C20xe vs C20let
 - Gasklephuis
 - Bypass
- Tuning Algemeen
 - Ophanging
 - Koppeling & Versnellingsbak
- Diversen
 - Disclaimer
 - Contact
 - GastenBoek
 - Links

Ombouw naar 2.0 16v

2.0 16v motoren met motorcode

20XE 2.0 16V 156PK
C20XE 2.0 16V 150PK
C20LET 2.0 16V Turbo 204PK (deze ombouw wordt hier NIET beschreven!!!wegens montage van een andere versnellingsbak en bijbehorende aanpassingen)

Verschillende versnellingsbakken

Standaard is een 2.0 16V geleverd met een F20 versnellingsbak het monteren van een F16 van een 2.0 8V is echter ook mogelijk (sterkte is echter iets minder)

Let op F16 bakken zijn er in close- en long-ratio beschikbaar. Probeer gewoon een motor en bak te vinden. De F20 en F16 bakken zijn inwendig qua overbrengingen verschillend maar de aansluitingen en de assen zijn gelijk en dus gewoon uitwisselbaar.



Aandrijfassen

Als gemakkelijkste oplossing kun je de aandrijfassen van een Corsa A 1.6 8v GSI in combinatie met andere bakzijde homokineten gaan gebruiken. Door deze combinatie kun je de standaard naven van een Corsa A blijven gebruiken. Deze homokineten hebben een dikke aansluiting in de bak en een dunne aansluiting voor een standaard Corsa A GSI aandrijfwas. Let wel op alleen de GSI as beschikt over de juiste vertanding op de as. 22 wel geteld.

Bij een standaard 2.0 16v kun je de homokineten gebruiken van een van de volgende Opel type's:

Kadett

1.6D
1.6DA
1.6S
1.6SV

Kadett Combo

1.6D
1.6DA

Kadett Cabrio

1.6SV

Ascona C

1.6D
1.6DA

Alleen als er een F16 is gemonteerd aan het blok.



Op bovenstaande foto zie je het verschil tussen een standaard 2.0 homokineet (de bovenste) en een diesel homokineet.



Op bovenstaande foto is het verschil te zien tussen een 1.6 GSI homokineet (onderste) en die van een diesel.

Je kan ook een as laten maken, zelf doen of kopen. Hierin zijn 3 opties.



1 Gebruik de naven van een kadett/astra/vectra/calibra van een 1.8/2 liter en draai deze (tussen centers op een draaibank) op maat van een corsa naaf zodat ze in het voorwiellager van een corsa passen (let er echter op dat de radius van de naaf bij het lager niet te scherp gemaakt wordt!!!). Gebruik de standaard corsa naaf als voorbeeld voor de maten.

LET OP: De 2.0 naaf is 3mm langer dan de corsa naaf, let hierop bij het afdraaien.

Als dit niet gecorrigeerd is lopen de remschijven tegen de remklauwen aan, daar de naven dan 3mm te ver naar buiten steken.

Het wiellager moet zowiezo vernieuwd worden want dat krijg je er niet heel af (deze naven zijn ook te koop bij M-tech)

De assen zelf kun je maken van de dikke 1.8/2 liter assen, de korte as moet alleen ingekort worden op de maat 310mm.

De lange as moet ingekort worden tot een lengte van 660mm.

Als optie kun je de lange gedeelde as van een calibra nemen, zodat het "Torque Steer" effect minder wordt.

Lengte van deze as is: 416mm



2 Laat Drenth Gearboxes in Enter nieuwe assen op maat maken.

3 Koop de assen bij M-tech dun/dik of dik/dik.

Bij gebruik van de dikke assen en naven heb je ook een spacer/ring van 3mm nodig tussen je homokineet en je wiellager.

LET OP:

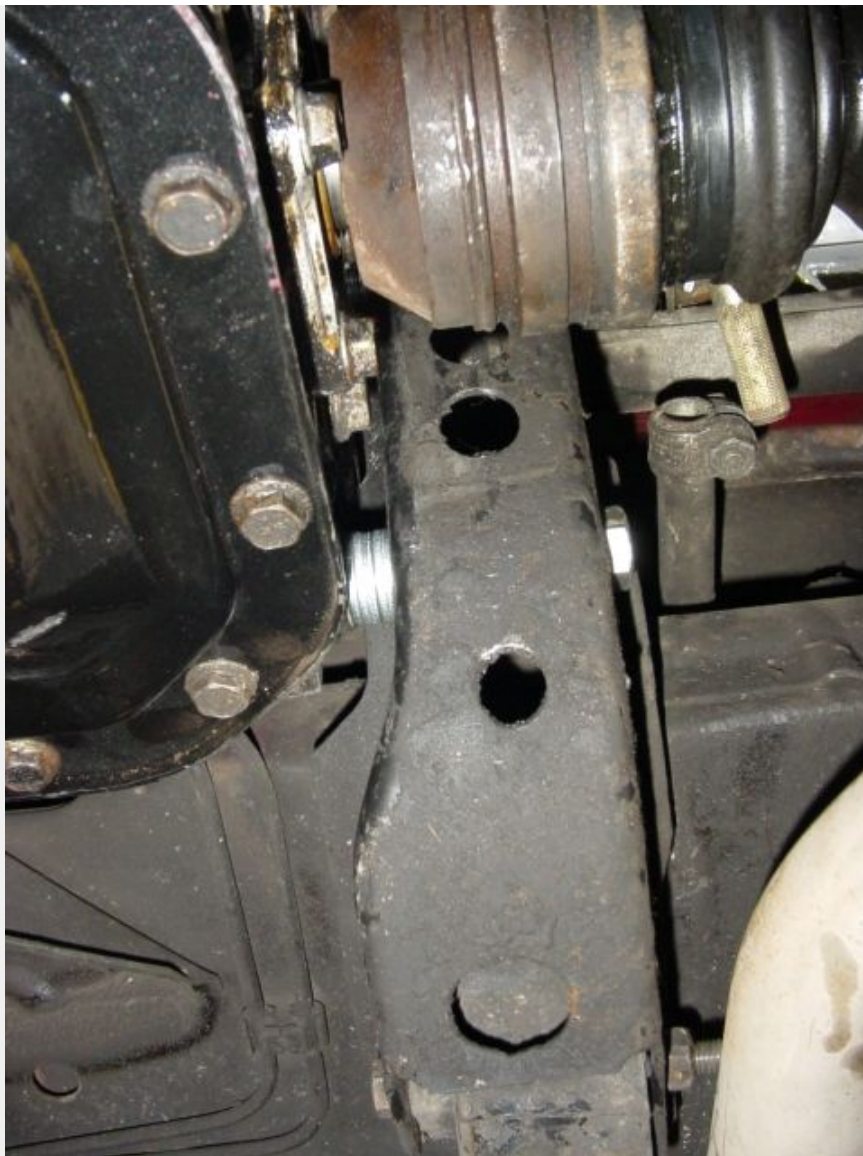
Bij het vastzetten van de aandrijfas in deze naven doet men het in deze volgorde:

- Centrale moer vastzetten op 100 Nm
- Centrale moer loshalen
- Weer vastzetten op 20 Nm
- Verder vastzetten met een hoek van 90 graden

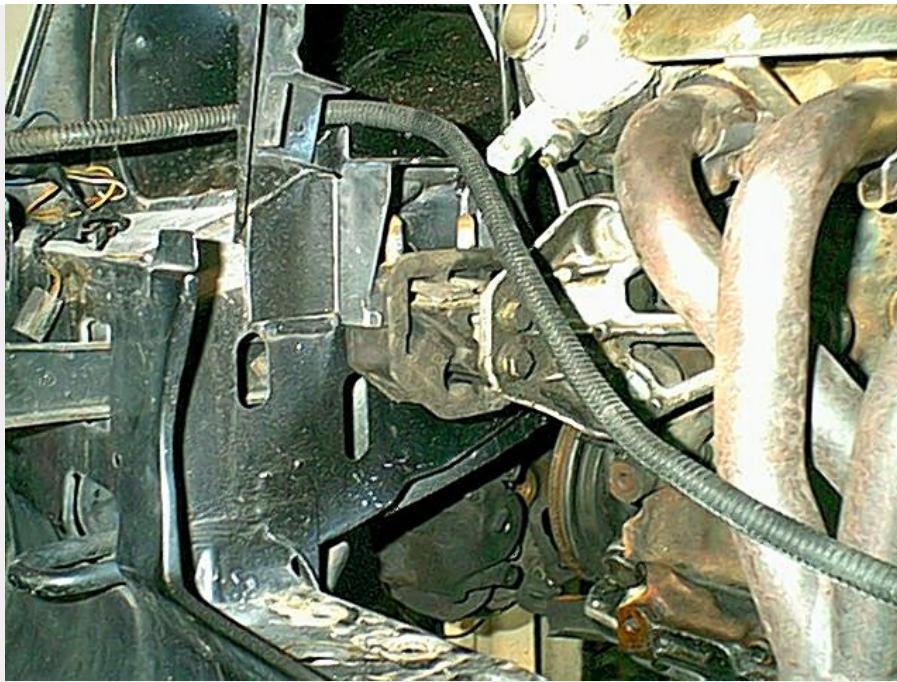
Motorsteunen

Baksteen links voor, origineel corsa.

Baksteen middenachter, origineel corsa met een spacer van 12 mm tussen de bak en de steun en dus langere bouten, 2 stuks.



Motorsteun rechtsvoor, origineel kadett met een spacer van 40x40 mm koker met 2 bouten erin gelast(zie foto);



Het probleem en de oplossing. Onderstaande foto laat dus de spacer zien.





hierdoor is montage van een dieselradiateur NIET mogelijk!!
Of een nieuwe maken volgens tekening (volgt nog). Hiermee is de montage van een dieselradiateur WEL mogelijk.

Motorsteunset is ook te koop bij M-tech.

Stabilisatorstangspacer

Bij een 2.0 16V gaat de stabilisatiestang niet passen doordat de bocht van het uitlaatspruitstuk in de weg zit. Door spacers te monteren tussen de trekstang en de stabilisatorstang op de voorste 2 klemmen is dit probleem enigszins te verhelpen. Bij een volledige veeruitslag van de voorwielen zal de stang echter nog steeds tegen het spruitstuk aankomen.

Spacers zijn 35mm hoog en er zijn lagere bouten nodig.

Spacerkit is ook leverbaar via M-tech.



Het is dus aan jezelf om te kiezen tussen maken of kopen.

Brandstoftoevoer

Gebruik een brandstoftank van een Corsa GSI en niet die van een standaard corsa. Aansluiting van de aanzuigleiding is dikker, 12mm, en zit er bij de tankvlotter in. Deze is niet los over te zetten, GSI is gebout en standaard is draai/klik verbinding, ook de retourleidingen zijn anders.



Voor de leiding vanaf de tank naar de pomp even een nieuw stukje halen, 12mm. Is bijna altijd uitgedroogd. Verder heb je wat lengte aan 8mm nodig vanaf de pomp, drukregelaar, filter naar je leiding bij de voorzijde van je tank/kunststofleiding uit te komen. Doe er ook meteen even een vers brandstoffilter tussen. Kunststof retourleiding onder de auto is te klein, gaat lekken, 6mm. Neem van een sloper de toevoerleiding, 8mm. Hierdoor krijg je dus 2x 8mm.

Stroomdraad trekken vanaf je brandstofpomprelais naar je brandstofpomp Als je geen injectie motor als basis hebt. Minimaal 2.5 kwadraat. De brede pool op de brandstofpomp is de plusaansluiting. Min kun je gewoon aan de carrosserie vastzetten (goed schoon maken voor goede massa).

Koeling

Makkelijkste is de radiator van een corsa GSI, met de Fan van een GSI. Een radiator van een kleiner model is ook mogelijk maar je moet wel rekening houden met de capaciteit van die radiator. De kans op oververhitting is dus aanwezig, het monteren van een thermo-switch die bij een lagere temperatuur aanspringt kan een oplossing zijn.

Moeilijker, maar wel meer koeling, is de radiator van een corsa Diesel. Dit is NIET mogelijk met een motorsteun van een kadett i.c.m een 40x40mm spacer. Fanmotorhouder en fanblad van een Diesel zijn nodig maar de motor zelf van een 1.2/3/4/6. Dieselfanblad even overpersen. Ook de thermo-switch overzetten van de kadett/astra/corsa. Doordat de aansluiting voor je koelwaterslang rechts lager zit moet je ook je motorsteun aan de carrosserie aanpassen, kleine steun van de radiator verplaatsen, nieuw gat boren voor het rubber van de centreerpen van de radiator en je moet zelf een nieuwe slang maken.

Om de motor nog iets kouder te houden kan montage van een thermostaat van een C20LET (b.v. calibra turbo) de oplossing bieden. Een standaard thermostaat gaat open bij 92 graden die van een C20LET bij 82 graden. Verkrijgbaar bij de dealer!!

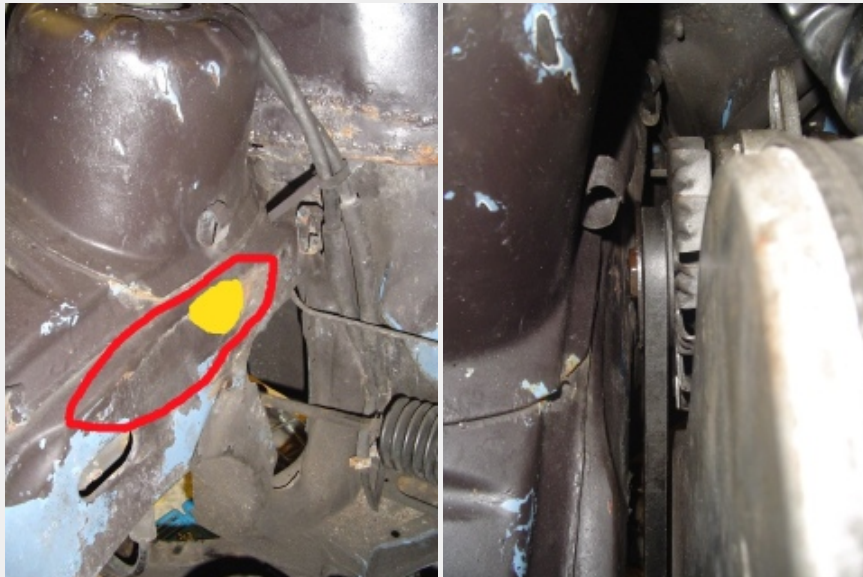
Ook dient er een T stukje gemonteerd te worden in de retourleiding vanaf de radiator naar het koelreservoir voor de extra koelleiding van de 2.0 16V. Deze komt van de voorverwarming van het inlaatspruitstuk.

Carroserie

Kort het kachelpijpje ong 1,5 cm in omdat deze anders in de knel komt met het inlaatspruitstuk, zie foto;



Ruimte maken voor je dynamo, doe meer dan je denkt dat nodig is. Mep ook het onderste deel van de balk meer naar binnen. Niets is iritanter dan het later nog eens aan te moeten passen.



Het rode gedeelte moet ingeslagen worden, zodat op het gele gedeelte de dynamoepoelie vrij kan draaien.

Versnellingspooknokje bij een 4 bak weghalen zodat je naar de 5 kan schakelen of de pookunit van een 5 bak monteren.
Met het nokje:



Zonder het nokje:



Zorg voor stabilisatorstangen aan de voor- en achterzijde. Dit beïnvloed je rij/bochtgedrag enorm. Probeer de trekstangen en stabilisatorstang van een GSI te nemen, zijn veel dikker en stugger. Hoe stugger hoe beter, ook al vinden de meeste co-piloten van niet. Een 1.0 en 1.2 zijn NIET uitgerust met stabilisatorstangen!!

Zorg tevens voor een goede set schokdempers en veren.
Denk hierbij bijvoorbeeld aan Apex, Koni, Weitec, FK, Spax etc.



Uitlijnen van je wielen is een MUST als je klaar bent met de ombouw (GSI specificaties).

Motor+bak

Zorg alvast voor een vers oliefilter, bougies, olie voor motor en bak. Kijk ook of de bougiekabels nog ok zijn en maak even je verdelerkap +rotor schoon of ververs hem indien nodig (DUUR!!!) Als luchtfilter kun je die van een corsa GSI nemen of iets van een K&N of GREEN, ect. Zet de nieuwe bougies en oliefilter er pas in/op nadat de motor erin hangt, kunnen ze niet beschadigen bij het erinbouwen van de motor.

Als je het echt goed wilt doen en dat wil je monteer dan meteen een verse distributieriem omdat je dan bij "0" begint met de onderhoudshistorie. Daarbij kun je er nu de motor er nog uitligt, veel makelijker bij. Vervang ook meteen je oliepomppakking (METALEN en niet de papieren) en keering en je carterpanpakkingen. Monteer de laatste met voldoende kit ertussen, ze willen erg makkelijk gaan lekken. Doe dit alles echter wel voor je de motor erin lepelt.

Draai van de krukaspoelie de buitenste V-groef af in de draaibank.



Als die eraf ligt gaat het verwisselen van de distributieriem overigens nog veel gemaklijker.
Centralebout is 9 van 10 keer een torx E20, schaf de dop daarvoor gewoon even aan.

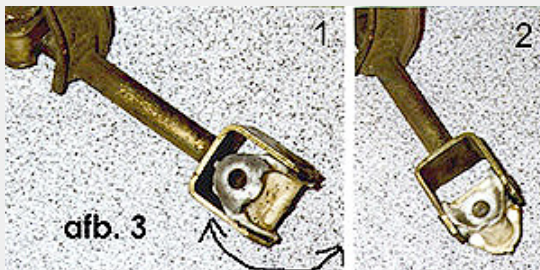
2 nokken van je bak afhalen, de 1e kan in de weg zitten bij het monteren van de koelvin



en de andere kan ervoor zorgen dat de linker trekstang de bak raakt bij het inveren.



Tevens het kunstschakelpookgewichtje even omflippen van het Corsa schakelmechaniek, hierdoor heeft het gehele mechaniek de juiste lengte.



Ververs ook gelijk de olieën als het blok erin zit. De olie van je bak en blok dus. Motor is belangrijk maar je bak net zo. Bij het monteren van je assen/ homokineten aan de bakzijde hoort er normal olie uit te lopen. 9 van de 10 keer is die hoeveelheid olie er echter al uit. Onderste deksel van je bak loshalen, oude olie eruit, verse pakking ertussen en weer opnieuw afvullen met olie tot het uit de plug komt aan de rechterzijde naast je aandrijfvas, bijna 1.7 liter. Vullen gaat het makkelijkste door de bakontluchting op het schakelhuis, er even uit te draaien.

Oliekoeler kun je gebruiken van de Asta/Kadett.



De slangen van de oliekoeler:



Electra

Je kan als geschakelde plusdraad voor je computer het makkelijkste de zwarte draad van je standaard corsa bobine gebruiken, de groene is voor je dashboard toerenteller, deze is over of je moet een toerenteller hebben dan kun je gewoon aansluiten op de 2.0 bobine (vers stekkertje nemen) (je kan hem ook aansluiten op de kabelboom van de 2.0. Als je geen oliedrukmeter op je dash hebt maar alleen een lampje is het verstandig om je druksensor van je originele corsa over te zetten in het 2.0 blok. Voor de brandstofpomp neem je de dikke rood/blauwe of blauwe van de 2.0.

Advies:

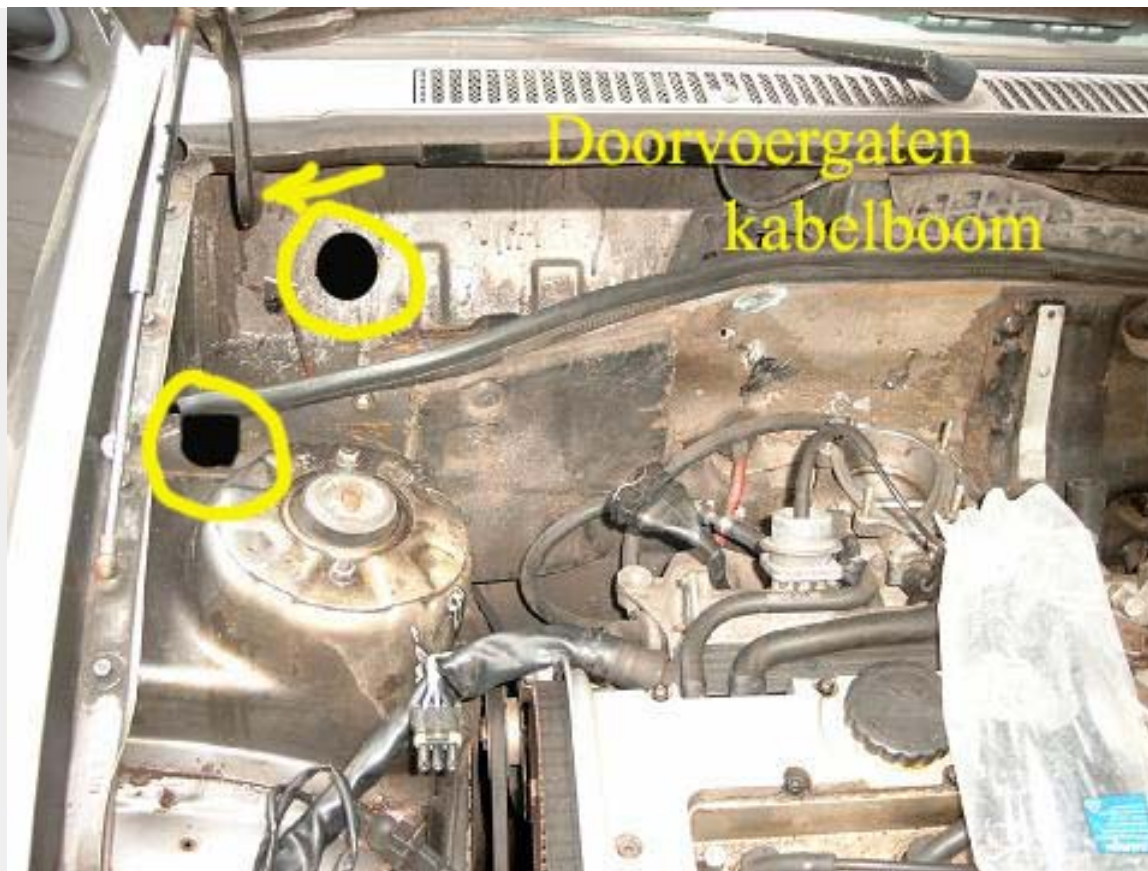
De overige bedrading van je originele corsa kun je overal op aansluiten, oliedruk, koelwater-temp, dynamo, startmotor.

Je zult alleen de rode plus vanaf je kabelboom van de 2.0 loopt bij die van je startmotor/dynamo moeten zetten om de computer te voeden.

Hierdoor moet je de kabelboom van de 2.0 liter open snijden, om de overbodig geworden draden eruit te halen.

Verder wijst het zichzelf.

Om de computer binnen in de auto te monteren moet er een doorvoergat in het schutbord geboord worden. Let hierbij op het motorkap scharnier in gesloten toestand de kabelboom niet kan beschadigen (zie pijl in de foto), zorg er ook voor dat de accu nog geplaatst kan worden. In het tussenschot dient een sleuf gemaakt te worden zodat de kabelboom daar langs gevoerd kan worden.



Kleurcoderingen: Bij open blokken is de bedrading bijna altijd kleur op kleur.
Hieronder de betekenis van de draden:

Kleur	Betekenis
Bruin / Geel	Diagnose
Bruin / Wit	Diagnose
Bruin / Blauw	Motronic lampje dashboard
Rood	Constante +
Groen	Toerentellersignaal
Rood / Blauw	Brandstofpomp
Blauw	Koelwatertemperatuur
Zwart	Geschakelde +
Zwart / Rood	Startmotor
Blauw / Groen	Oliedruk lampje
Blauw / Wit	Dynamo
Blauw / Geel	Oliedruk meter (optioneel)
Bruin	Massa

Uitlaat

Laat de voorpijp van de 2.0 voor wat hij is. Pas je standaard uitlaat gewoon aan. Nu kan je er zelf een maken maar je kunt ook de standaard iets aanpassen. Dikker is wel beter. Zorg er wel voor dat hij spanningsvrij in z'n rubbers hangt. Maak er wat moois van. Doe hem niet te luid anders word je steeds aangehouden door de politie en dat schiet ook niet op.



Remmen

Voorremmen nemen van een 2.0, deze zijn gewoon over te zetten op een Corsa de velgmaat wordt daardoor minimaal 14 inch!!!!
Monteer wel even nieuwe koperen ringetjes bij de leidingen.



Let erop dat de ontluchtingsnippels er nog op zitten bij het setje dat je koopt en deze nog gangbaar zijn. Als ze niet gangbaar zijn of stuk, NIET kopen, neem andere, er zijn er genoeg te vinden. Ontluchten is anders een nachtmerrie. Let ook op de gangbaarheid van de zuigers en of de stofhoesjes heel zijn, blokken nog in een redelijke staat en de schijven er mee door kunnen voor een wat langer tijd. Koop altijd een set als je gebruikte remmen neemt, ze zijn op elkaar ingesleten.

Achterremmen kun je in principe laten voor wat het is maar controleer ze wel even, kunnen wel eens vast staan. Diesel remmen, hebben wel een dikkere wielremcilinder achter en leveren dus iets meer remdruk.

LET WEL OP DE SNELHEIDSCODERING OP JE BANDEN, H=210 KM/H MAXIMAAL!!! V=240 KM/H MAXIMAAL!!!!

Voor de rest is het gewoon overbouwen. SUCCES.

TOT SLOT

"Wijze woorden, **AHUM**, van Corsa Nova Tuning, doe ermee vooral mee wat je ZELF nodig vindt"

Rij de eerste keer als hij klaar is rustig in het begin, laat de motor altijd eerst op temperatuur komen en ga niet gelijk als een gek knallen want je weet nog niet helemaal wat je mee gaat maken, zeker als je nog nooit met een 2.0 hebt gereden. Alles moet zich namelijk nog even zetten/inlopen en je zal zien dat je net iets kleins vergeten bent, ik ga natuurlijk uit van niet. Dubbel check het geheel gewoon. O,ja doe zeker je gordel om bij de remmen test, anders kop je je voorruit eruit.

De eerste keer het gaspedaal echt tot de bodem intrappen ga je nog heel lang herrineren, dat is gewoon zo 'n heerlijk gevoel, geniet daar dus ook van en neem er de tijd voor.

Geef eventueel aan je verzekering op dat er een donormotor in de auto is geplaatst. Dit kan gezeik bij een eventueel ongeluk voorkomen. Officieel behoor je bij een motorvermogenstoename van meer dan 40% de auto te laten herkeuren, maar ja, wie controleerd dat???

Mijn eigen ervaring is bij de politie, hoe normaler je doet (gordels, muziek, rijgedrag, ect) en hoe minder extreem je auto is (neon, lampen, uitlaat, ect) des te minder kans op controle je hebt. Naast een Copper staan en met een burn-out wegrijden is vragen om problemen.

Als je bij een controle je papieren (kentekenbewijs, verzekering en APK) al kunt tonen, de muziek zacht/uit hebt staan, je gordel om hebt en je bijrijders ook een beetje normaal doen (kan best wel eens moeilijk zijn na een avondje goed stappen als je zelf de lul, uhmsorry, BOB bent en de rest is bezopen), laten ze je in principe altijd gewoon doorrijden.

Verder is het alleen maar dikke, dikke, dikke FUN met een 2 liter. Het eruitrijden van andere auto's bij een stoplicht is een van de leukste dingen die er zijn. Het verrassings effect voor je "tegenstanders" is echt top, zeker met een standaard uitzijnde auto.

Cheers



Natuurlijk hebben wij een filmpje van een corsa met een c20xe in actie:

[Klik hier om het filmpje te bekijken](#)